

Serial # 101672, 021

MODULARIO
LCA - 101

Mod. C.E. - 1-4-7



Ministero delle Attività Produttive
Direzione Generale per lo Sviluppo Produttivo e la Competitività
Ufficio Italiano Brevetti e Marchi
Ufficio G2



Autenticazione di copia di documenti relativi alla domanda di brevetto per:

Invenzione Industriale

N. **MI2002 A 002360**

*Si dichiara che l'unita copia è conforme ai documenti originali
depositati con la domanda di brevetto sopraspecificata, i cui dati
risultano dall'accluso processo verbale di deposito.*

Roma, li **29 OTT. 2003**

Per IL DIRIGENTE

Paola Giuliano

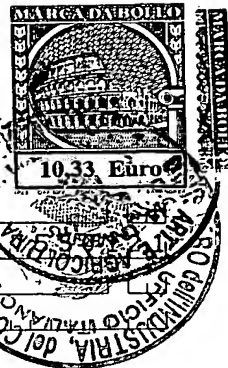
D.ssa Paola Giuliano

AL MINISTERO DELLE ATTIVITÀ PRODUTTIVE

UFFICIO ITALIANO BREVETTI E MARCHI - ROMA

DOMANDA DI BREVETTO PER INVENZIONE INDUSTRIALE, DEPOSITO RISERVE, ANTICIPATA ACCESSIBILITÀ AL PUBBLICO

MODULO A



A. RICHIEDENTE (I)

1) Denominazione CONFEZIONI ANDREA DI TAVELLI BRUNO 6 C. SNC.

Residenza VARESE

codice

2) Denominazione

Residenza

codice

B. RAPPRESENTANTE DEL RICHIEDENTE PRESSO L'U.I.B.M.

cognome nome COLETTI Raimondo e altri

cod. fiscale

denominazione studio di appartenenza ING. BARZANO' & ZANARDO MILANO S.p.A.

via BORGONUOVO

n.

10

città

MILANO

cap

20121

(prov)

MI

C. DOMICILIO ELETTIVO destinatario

via

n.

città

cap

(prov)

D. TITOLO

classe proposta (sez/cl/scl)

gruppo/sottogruppo

STRUTTURA DI PROTEZIONE PER VEICOLI

ANTICIPATA ACCESSIBILITÀ AL PUBBLICO:

SI

NO

☒

SE ISTANZA: DATA

N° PROTOCOLLO

E. INVENTORI DESIGNATI

cognome nome

cognome nome

1) TAVELLI BRUNO

3)

2)

4)

F. PRIORITÀ

nazione o organizzazione

tipo di priorità

numero di domanda

data di deposito

allegato
S/R

1)

2)

SCIoglimento RISERVE

Data

N° Protocollo

G. CENTRO ABILITATO DI RACCOLTA COLTURE DI MICROORGANISMI, denominazione

H. ANNOTAZIONI SPECIALI

DOCUMENTAZIONE ALLEGATA

N. es.

Doc. 1) 12 PROV n. pag. 120

riassunto con disegno principale, descrizione e rivendicazioni (obbligatorio 1 esemplare)

Doc. 2) 12 PROV n. tav. 103

disegno (obbligatorio se citato in descrizione, 1 esemplare)

Doc. 3) 0 PS

lettera d'incarico, procura o riferimento procura generale

Doc. 4) 0 PS

designazione inventore

Doc. 5) 1 RIS

documenti di priorità con traduzione in italiano

Doc. 6) 1 RIS

autorizzazione o atto di cessione

Doc. 7) 1

nominativo completo del richiedente

SCIoglimento RISERVE

Data

N° Protocollo

8) attestati di versamento, totale Euro

DUECENTONOVANTUNO/80

obbligatorio

COMPILATO IL 07/11/2002

FIRMA DEL(I) RICHIEDENTE(I)

I MANDATARI (firma per sé e per gli altri)

CONTINUA SI/NO

NO

DEL PRESENTE ATTO SI RICHIEDE COPIA AUTENTICA SI/NO

SI

CAMERA DI COMMERCIO IND. ART. E AGR. DI MILANO

MILANO

codice 115

VERBALE DI DEPOSITO

NUMERO DI DOMANDA

MI2002A 002360

Reg. A.

L'anno

DUEMILADUE

il giorno

SETTE

del mese di

NOVEMBRE

il(i) richiedente(i) sopraindicato(i) ha(hanno) presentato a me sottoscritto la presente domanda, corredata di n.

00

folli aggiuntivi per la concessione del brevetto sopraportato.

I. ANNOTAZIONI VARIE DELL'UFFICIALE ROGANTE

Il rappresentante puramente formale del contenuto della circolare n. 423 del 05/03/2001 effettua il deposito con riserva di intera di incarico.

IL DEPOSITANTE

L'UFFICIALE ROGANTE

M. CORTONESI

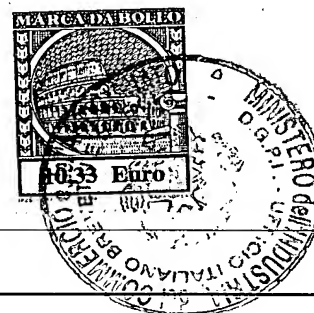
DATA DI DEPOSITO 11/07/2002

DATA DI RILASCIO 1 1 / 1 1 / 1 1

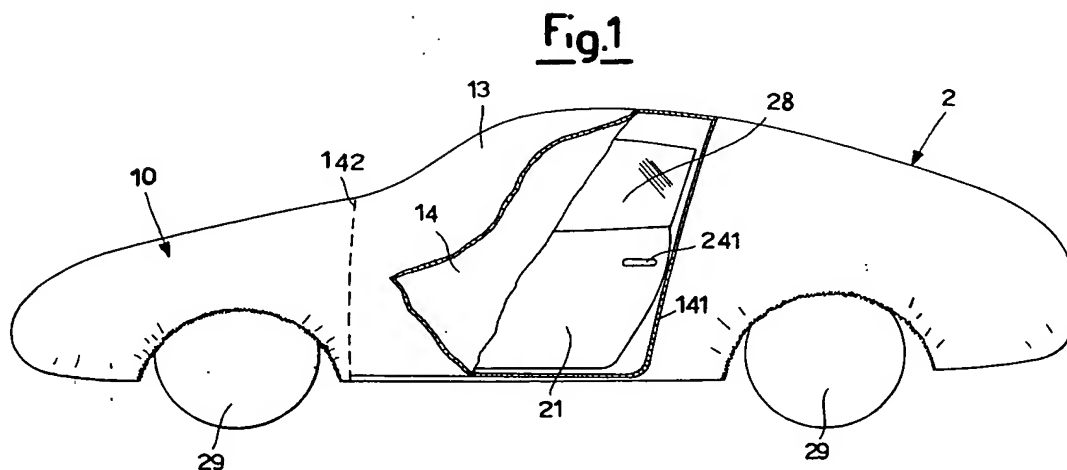
~~"Struttura di protezione per veicoli".~~

L. RIASSUNTO

Una struttura di protezione per veicoli, atta ad essere trattenuta e bloccata, tramite mezzi di fissaggio, su detto veicolo (2), in modo da ricoprirne la carrozzeria. Detta struttura comprende un telo (10), avente uno strato interno (11) a contatto con detto veicolo realizzato in un materiale soffice antigraffio ed uno strato esterno comprendente una rete associata ad uno strato di rivestimento impermeabile.



M. DISEGNO



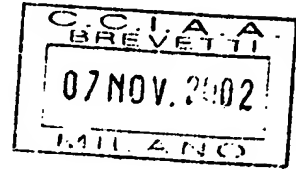
MI 2002A 002360

DESCRIZIONE del brevetto per invenzione industriale:

a nome: CONFEZIONI ANDREA DI TAVELLI BRUNO & C. S.n.c.

di nazionalità: italiana

con sede in: VARESE VA



La presente invenzione si riferisce ad una struttura di protezione per veicoli, ad esempio per autoveicoli o motoveicoli.

Attualmente, i produttori di autovetture, i concessionari e le rivendite di pezzi di ricambio dispongono di vari tipi di coperture per veicoli, atti ad essere utilizzati a scopo protettivo dagli eventi atmosferici, dagli atti vandalici e dagli urti accidentali; tali accessori proteggono la finitura esteriore e la carrozzeria dell'auto in sosta.

Lo stesso genere di coperture vengono normalmente utilizzate, inoltre, per preservare la vettura durante gli spostamenti della stessa, che devono essere necessariamente effettuati per condurla dalla fabbrica di produzione al rivenditore finale.

Tali spostamenti, tuttavia, necessitano dell'utilizzo di auto-articolati, traghetti ed altri mezzi di trasporto e possono richiedere tempi lunghi per la consegna finale, a seconda della distanza tra la zona di produzione e il luogo della consegna al cliente.

L'uso delle coperture tradizionali durante gli spostamenti delle vetture dalle fabbriche di produzione agli acquirenti presenta una serie di notevoli inconvenienti.

Le continue rimozioni e le successive sistemazioni della copertura del veicolo ad ogni esigenza meccanica e/o di movimentazione causano il rapido deterioramento della struttura con conseguenti costi di produzione e di esercizio, che sarebbe auspicabile ridurre.

Tali rimozioni e successive sistemazioni della copertura possono, inoltre, provocare danni alla carrozzeria del veicolo sul quale è disposta. In particolare questo problema può verificarsi quando la copertura è particolarmente usurata, ad esempio nel caso in cui si siano formate screpolature e/o distaccamenti di porzioni della copertura.

Scopo della presente invenzione, quindi, è quello di realizzare una struttura di protezione per veicoli, che ovvi agli inconvenienti sopra menzionati, ovvero quello di indicare una struttura di protezione altamente affidabile, pratica e semplice da utilizzare.

Altro scopo della presente invenzione è quello di indicare una struttura di protezione per veicoli, che

consenta di essere utilizzata più volte e che mantenga, al contempo, tutte le caratteristiche fisico-strutturali e le proprietà di resistenza e di impermeabilizzazione delle coperture tradizionali.

Ulteriore scopo della presente invenzione è quello di realizzare una struttura di protezione per veicoli sufficientemente semplice da utilizzare ed economica, rispetto alle strutture note, in virtù dei vantaggi conseguiti.

Tali scopi sono conseguiti da una struttura di protezione per veicoli atta ad essere trattenuta e bloccata, tramite mezzi di fissaggio, su detto veicolo, in modo da ricoprirne la carrozzeria, caratterizzata dal fatto di presentare almeno un telo comprendente uno strato interno, a contatto con detto veicolo realizzato in un materiale soffice antigraffio, ed uno strato esterno comprendente una rete associata ad uno strato di rivestimento impermeabile.

Ulteriori scopi e vantaggi della presente invenzione risulteranno chiari dalla descrizione che segue e dai disegni annessi, forniti a puro titolo di esempio esplicativo e non limitativo, in cui:

- la figura 1 rappresenta una vista laterale schematica di un autoveicolo a cui è applicata la

struttura di copertura secondo una forma di realizzazione esemplificativa della presente invenzione;

- la figura 2 è una sezione di una porzione della copertura di figura 1;
- la figura 3 è una vista dall'alto di una porzione della copertura di figura 1;
- la figura 4 è una vista dall'alto di un autoveicolo a cui è applicata la struttura di copertura secondo una ulteriore forma di realizzazione dell'invenzione;
- la figura 5 rappresenta un sistema di bloccaggio al veicolo della copertura secondo una forma di realizzazione della presente invenzione;
- la figura 6 rappresenta un sistema di bloccaggio al veicolo della copertura secondo una ulteriore forma di realizzazione della presente invenzione.

Con riferimento alle figure menzionate, la struttura di protezione per veicoli è illustrata esemplificativamente disposta su un autoveicolo 2. Nell'ambito della presente invenzione detta struttura è applicabile a diversi tipi di veicoli, quali ad esempio motoveicoli.

Detta struttura comprende un telo 10 avente uno strato interno 11, realizzato preferibilmente in materiale soffice antigraffio (per esempio tessuto,



tessuto-non tessuto, poliestere, viscosa e tessuti agugliati in genere), ed uno strato esterno, comprendente preferibilmente una rete 12, realizzata tramite un intreccio di filati o fasce, e rivestita da uno strato protettivo 121 sostanzialmente impermeabile. Tale strato protettivo è ad esempio realizzato tramite polietilene o polipropilene o PVC o tramite uno strato di TNT (Tessuto Non Tessuto). Inoltre, lo strato protettivo può essere fuso sulla rete o equivalentemente incollato su essa tramite collanti.

Tale strato interno 11 comprende una peluria visibile in controluce a occhio nudo. In particolare, in figura 3 è visibile tale peluria determinata da una pluralità di peli 111, i quali sono lunghi preferibilmente almeno un sesto di millimetro. Ancor più preferibilmente tali peli sono lunghi almeno un terzo di millimetro.

Tale rete 12 può essere realizzata con una predeterminata dimensione delle maglie e con una predeterminata distanza tra una maglia e l'altra. I filati intrecciati che formano la rete possono essere saldati ad ogni incrocio tra loro oppure semplicemente sovrapposti.

Lo strato esterno viene reso sostanzialmente impermeabile tramite un procedimento di politenatura, effettuato sulla superficie interna o esterna di tale rete, o alternativamente su entrambe le superfici.

Inoltre, all'interno delle categorie dei materiali sopracitati i filati di una stessa rete possono essere diversi tra loro, ad esempio polipropilene in trama e poliestere in ordita.

Tele rivestimento esterno risulta estremamente resistente ai raggi ultravioletti e sostanzialmente impermeabile.

Detto strato esterno e detto strato interno sono accoppiati tra loro tramite opportuni collanti o tramite polietilene fuso (politenatura).

Inoltre, il tipo di materiale utilizzato quale componente dello strato esterno, il suo peso e lo spessore, possono variare a seconda del tragitto effettuato del veicolo e della durata dello stesso; in ogni caso, il veicolo coperto può essere condotto anche per diversi chilometri a velocità sostenuta e, inoltre, può essere caricata anche sui treni, navi e bisarche su strada.

Secondo la presente invenzione è possibile prevedere inoltre una serie di fori in determinate zone del telo 10 per funzionalità specifiche dello stesso: per

esempio, tali fori, possono essere disposti in corrispondenza di prese d'aria anteriori dell'autoveicolo, griglie anteriori e laterali, in modo da favorire il ricircolo dell'aria ed il relativo raffreddamento all'interno del motore; nel caso in cui il veicolo ricoperto sia un motoveicolo possono essere ricavati analoghi fori, ad esempio sulle parti laterali della struttura. Tali fori consentono di evitare la condensa che potrebbe formarsi sulla superficie del veicolo ricoperto tramite detto telo.

Tali fori consentono, inoltre, di accendere il motore del veicolo evitando surriscaldamenti del motore stesso. Tali fori sono opportunamente ricoperti da lembi circolari di telo per proteggere il veicolo dall'eventuale penetrazione di acqua attraverso essi. Secondo la presente invenzione, nella forma di realizzazione illustrata che prevede l'utilizzo del telo per una autovettura, il telo 10 si compone di una pluralità di porzioni parzialmente amovibili dall'autovettura 2 e previste in corrispondenza di predeterminate porzioni del veicolo, in modo da agevolare le varie movimentazioni dello stesso e consentire una facile accessibilità ai componenti

meccanici, durante il trasporto, mantenendo contemporaneamente una funzione protettiva adeguata.

Nel caso in cui la struttura di protezione sia disposta su un motoveicolo l'esigenza di avere tali porzioni amovibili è relativamente meno presente.

Comunque, anche in tale forma di realizzazione della presente invenzione, è possibile prevedere la presenza di porzioni amovibili di detto telo.

In particolare, si può prevedere di realizzare una prima porzione 13 di telo 10 atta ad essere sollevata, almeno parzialmente, dalla carrozzeria dell'autovettura, in corrispondenza della portiera 21 del lato guida; tale accorgimento permette di poter accedere all'interno dell'abitacolo del veicolo, nel caso in cui si presenti la necessità di effettuare piccole manovre o movimentazioni dello stesso durante i percorsi previsti per la consegna, senza dover rimuovere interamente il telo 10 e quindi doverlo riposizionare sull'autovettura allo scopo di proteggerla per il prosieguo del tragitto.

Ulteriori porzioni amovibili del telo 10 possono essere previste, preferibilmente, in corrispondenza del cofano 22 o del portellone 23, a seconda della collocazione del vano motore nell'autovettura, e/o in



corrispondenza della chiusura a protezione del tappo del serbatoio di carburante.

Tali porzioni amovibili consentono di sollevare solamente un lembo delle porzioni di telo 10, al fine di controllare eventuali guasti o malfunzionamenti, effettuare manutenzioni o rabbocchi di carburante nel serbatoio.

Per quanto riguarda la porzione 13 di telo 10 prevista in corrispondenza della portiera 21 del lato guida della vettura, si prevede, in forme preferite ma non limitative di realizzazione, di consentire l'apertura della porzione 14 dalla parte della maniglia 241, lungo la linea indicata con 141 in figura 1, effettuando una cucitura tra la porzione di telo 14 e quella adiacente lungo il lato indicato con la riga tratteggiata 142 in figura 1; il lembo 14 di telo della porzione 13, dopo essere stato aperto lungo i lati, può essere arrotolato su se stesso o ripiegato sul tettuccio dell'autovettura.

In alternativa alla modalità sopra menzionata, si possono utilizzare una o più ventose, da posizionare sulla portiera 21, in modo tale da bloccare il lembo del telo 10 e poter accedere liberamente all'interno dell'abitacolo.

Inoltre, è possibile utilizzare la stessa metodologia per poter accedere all'interno del cofano anteriore 22 o del portellone 23; in particolare, si può realizzare una porzione di telo 15 sagomata in base alla geometria del cofano o del portellone della vettura, in modo che l'apertura della stessa segua esattamente il movimento di apertura, rispettivamente del cofano e del portellone.

In tal caso, la cucitura della porzione 15 alle porzioni di telo 10 adiacenti avviene in corrispondenza del lato basculante del cofano o del portellone (nel caso di figura 4, le cuciture sono indicate con linee tratteggiate e, rispettivamente, con i riferimenti 16 e 17); anche in questa realizzazione è possibile prevedere, in alternativa, l'apposizione di una o più ventose sul telaio della vettura, che hanno la funzione di trattenere un lembo aperto 18 della porzione di telo 15.

Qualora la geometria della vettura lo consenta, le porzioni di telo possono essere ripiegate all'interno dell'abitacolo e/o del vano motore e possono essere trattenute mediante ganci, magneti, ventose ed altri elementi di bloccaggio opportuni.

Inoltre, sulla parte superiore della struttura di protezione può essere montato, in corrispondenza del

tettuccio 25, sui lati destro e sinistro, un pannello 251, di dimensioni variabili e realizzato in materiale traspirante ed impermeabile.

Tutte le suddette aperture possono essere, infine, richiudibili per mezzo di una cerniera 19, realizzata preferibilmente in nylon e disposta opportunamente sui lati di apertura.

Secondo la presente invenzione l'intero telo 10 risulta fissato inferiormente all'autovettura tramite un sistema di bloccaggio che comprende una pluralità di fettucce vincolate ad opposte estremità del telo. Nelle figure 5-6 sono rappresentati esempi di tale sistema di bloccaggio comprendente una coppia di fettucce 31 e 32 vincolate ad una loro estremità a lembi inferiori di detto telo e unite alle opposte estremità tramite un elemento di bloccaggio.

Tale elemento di bloccaggio consente inoltre, di mettere in tensione le due fettucce in modo da far aderire il telo al veicolo e di mantenere tale tensione ottenuta, una volta terminata l'operazione di unione tra le due fettucce.

In figura 5 è illustrata una prima forma di realizzazione di tale elemento di bloccaggio, che integra nello stesso un elemento tensionatore ed un elemento di unione delle fettucce, comprendente una

fibbia 33 di forma sostanzialmente rettangolare avente un inserto centrale verticale 34, mobile lungo contrapposti lati orizzontali di detta fibbia.

Detta fibbia è preferibilmente realizzata in un materiale metallico, o alternativamente in un materiale plastico.

Di detta coppia di fettucce, la prima 31 è vincolata in modo fisso ad un lato verticale della fibbia, e la seconda 32 è vincolabile amovibilmente al lato verticale opposto ed all'inserto centrale verticale 34. A telo aperto la fibbia rimane vincolata a detta prima fettuccia, mentre per richiudere il telo sul veicolo, si inserisce detta seconda fettuccia nella fibbia attraverso detto inserto centrale.

In tale modo, esercitando una trazione sul lembo libero 322 della seconda fettuccia, si genera una trazione sulle fettucce stesse che portano il telo in tensione a contatto con il veicolo. La seconda fettuccia 32 è inserita in modo tale da mantenere permanentemente la tensione generata dalla trazione, facendo rimanere il telo saldamente richiuso sul veicolo.

In figura 6 è illustrata una seconda forma di realizzazione di tale elemento di bloccaggio, che presenta un elemento di unione delle fettucce ed un



elemento tensionatore separati l'uno dall'altro, e comprende un moschettone a baionetta composto da una sede femmina 35 ed un innesto maschio 36, che si inserisce in detta sede, associato ad una fibbia 37.

Detto moschettone e detta fibbia sono preferibilmente realizzati in materiale plastico o alternativamente in materiale metallico.

Detta sede femmina 35 è provvista nella parte posteriore di un aggancio per detta prima fettuccia 31 e la fibbia 37, preferibilmente realizzata di pezzo con detto innesto maschio, è sostanzialmente simile alla fibbia 33 della precedente forma di realizzazione. In tale fibbia viene amovibilmente inserita detta seconda porzione di fettuccia 32. In questa forma di realizzazione, a telo aperto, la sede femmina 35 rimane vincolata a detta prima fettuccia 31, e l'innesto maschio e la fibbia restano vincolati a detta seconda fettuccia 32.

Per richiudere il telo sul veicolo, si chiude il moschettone inserendo l'innesto maschio nella sede. In seguito esercitando una trazione sul lembo libero 322 della seconda fettuccia, si genera una trazione sulle fettucce stesse che portano il telo in tensione a contatto con il veicolo. La seconda fettuccia 32 è inserita in modo tale da mantenere permanentemente la

tensione generata dalla trazione, facendo rimanere il telo saldamente richiuso sul veicolo.

A seconda delle esigenze, il telo comprende aperture poste in corrispondenza delle parti trasparenti del veicolo, dalle quali può entrare/uscire luce o visibilità, ad esempio in corrispondenza del parabrezza 26, del lunotto posteriore 27 dei finestrini 28 o dei fanali del veicolo. Lungo i bordi di dette aperture sono disposte porzioni terminali comprendenti un nastro biadesivo. Tali porzioni terminali vincolano vantaggiosamente il telo sul bordo delle aperture, in modo da sigillarlo su tale bordo, per evitare che attraverso esse possa passare acqua e umidità in genere.

Tale accorgimento risulta estremamente utile nel caso in cui si debba movimentare la vettura 11 in condizioni di scarsa visibilità o di oscurità, poiché dalle aperture può filtrare la luce dall'esterno verso l'interno del telo e viceversa.

Al fine di agevolare sempre più la movimentazione del veicolo, i passaruote e le ruote stesse, indicate con 29 nelle figure, della vettura sono lasciati liberi, in modo che il profilo di ciascun passaruota possa inoltre costituire un valido sostegno a cui poter



fissare il telo 10, mediante i sistemi di bloccaggio menzionati in precedenza.

Per una corretta vestibilità del telo 10 sulla vettura, ciascun telo viene realizzato con caratteristiche geometriche e strutturali ben determinate per ciascun tipo di veicolo; ciò permette di evitare qualsiasi tipo di vibrazione del telo e possibili abrasioni alla carrozzeria del veicolo.

Analogamente, nella forma di realizzazione della presente invenzione che prevede una struttura adatta a proteggere un motoveicolo, il telo viene realizzato con caratteristiche geometriche e strutturali ben determinate per ciascun tipo di motoveicolo.

A tale proposito, in tutte le cuciture realizzate sul telo 10, come per esempio possono presentare un bordo esterno utile per la protezione della carrozzeria dagli agenti atmosferici e dall'umidità oppure si possono realizzare doppie cuciture all'inglese utilizzando del filato in poliestere ad alta resistenza.

Sempre per lo stesso scopo, all'interno delle cerniere 19 si prevede di inserire una fettuccia di tessuto, al fine di proteggere la carrozzeria della vettura durante le movimentazioni del cursore e della

catena della cerniera stessa in fase di apertura o di chiusura delle porzioni di telo 10 desiderate.

Inoltre, tali cerniere sono preferibilmente provviste di un dispositivo di chiusura attivabile con una adeguata chiave. Sono note a tale proposito, cerniere che comprendono un lucchetto integrato nel cursore di detta cerniera, il quale è atto a bloccare lo scorrimento di tale cursore.

Dalla descrizione effettuata risultano chiare le caratteristiche della struttura di protezione per veicoli, che è oggetto della presente invenzione, così come chiari ne risultano i vantaggi.

E' chiaro, infine, che numerose altre varianti possono essere apportate alla struttura di protezione in questione, senza per questo uscire dai principi di novità insiti nell'idea inventiva, così come è chiaro che, nella pratica attuazione dell'invenzione, le funzioni, i materiali, le forme e le dimensioni dei dettagli illustrati potranno essere qualsiasi a seconda delle esigenze e gli stessi potranno essere sostituiti con altri tecnicamente equivalenti.

In particolare, ciascun telo è realizzato con caratteristiche geometriche e strutturali determinate in maniera anatomica e precisa per ogni marca e modello di veicolo.



RIVENDICAZIONI

1. Struttura di protezione per veicoli, atta ad essere trattenuta e bloccata, tramite mezzi di fissaggio, su detto veicolo (2), in modo da ricoprirne la carrozzeria, caratterizzata dal fatto di presentare almeno un telo (10) comprendente uno strato interno (11), a contatto con detto veicolo realizzato in un materiale soffice antigraffio, ed uno strato esterno comprendente una rete associata ad uno strato di rivestimento impermeabile.
2. Struttura secondo la rivendicazione 1, in cui detta rete è realizzata tramite un intreccio di filati o fasce.
3. Struttura secondo la rivendicazione 1, in cui detto strato di rivestimento impermeabile è uno strato di polietilene o di polipropilene o di PVC o di TNT.
4. Struttura secondo la rivendicazione 1, in cui detti filati o fasce sono realizzati in poliestere e/o polipropilene e/o poliammide e/o polietilene.
5. Struttura secondo la rivendicazione 1, in cui detto strato di rivestimento esterno e detta rete sono accoppiati tra loro tramite polietilene fuso e/o collanti.

6. Struttura di protezione per veicoli secondo la rivendicazione 1, caratterizzata dal fatto che detto strato interno comprende una peluria determinata da una pluralità di peli (111).

7. Struttura di protezione per veicoli secondo la rivendicazione 6, caratterizzata dal fatto che detti peli (111) sono lunghi almeno un sesto di millimetro.

8. Struttura di protezione per veicoli secondo la rivendicazione 1, caratterizzata dal fatto che detto telo (10) è fissato inferiormente a detto veicolo, tramite un sistema di bloccaggio comprendente una coppia di fettucce (31) e (32) vincolate ad una loro estremità a lembi inferiori di detto telo e unite alle opposte estremità tramite un elemento di bloccaggio.

9. Struttura di protezione per veicoli secondo la rivendicazione 8, caratterizzata dal fatto che detto elemento di bloccaggio comprende una fibbia (33) di forma sostanzialmente rettangolare avente un inserto centrale verticale (34), mobile lungo contrapposti lati orizzontali di detta fibbia.

10. Struttura di protezione per veicoli secondo la rivendicazione 8, caratterizzata dal fatto che detto elemento di bloccaggio comprende un moschettone a baionetta composto da una sede femmina (35) ed un

innesto maschio (36), che si inserisce in detta sede, associato ad una fibbia (37).

11. Struttura di protezione per veicoli secondo la rivendicazione 1, in cui detto telo comprende aperture poste in corrispondenza delle parti trasparenti del veicolo, dalle quali può entrare/uscire luce o visibilità, lungo i bordi di dette aperture essendo disposte porzioni terminali comprendenti un nastro biadesivo.

12. Struttura di protezione per veicoli secondo la rivendicazione 1, caratterizzata dal fatto che ciascun telo è realizzato con caratteristiche geometriche e strutturali determinate in maniera anatomica e precisa per ogni marca e modello di veicolo.

Ing. Barzanò & Zanardo Milano S.p.A.

/SDG

I MARCHIO

(firma)

R. E. T. G.
(per sé e per gli altri)

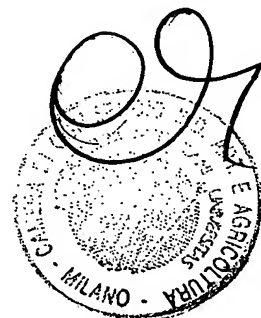


Fig.1

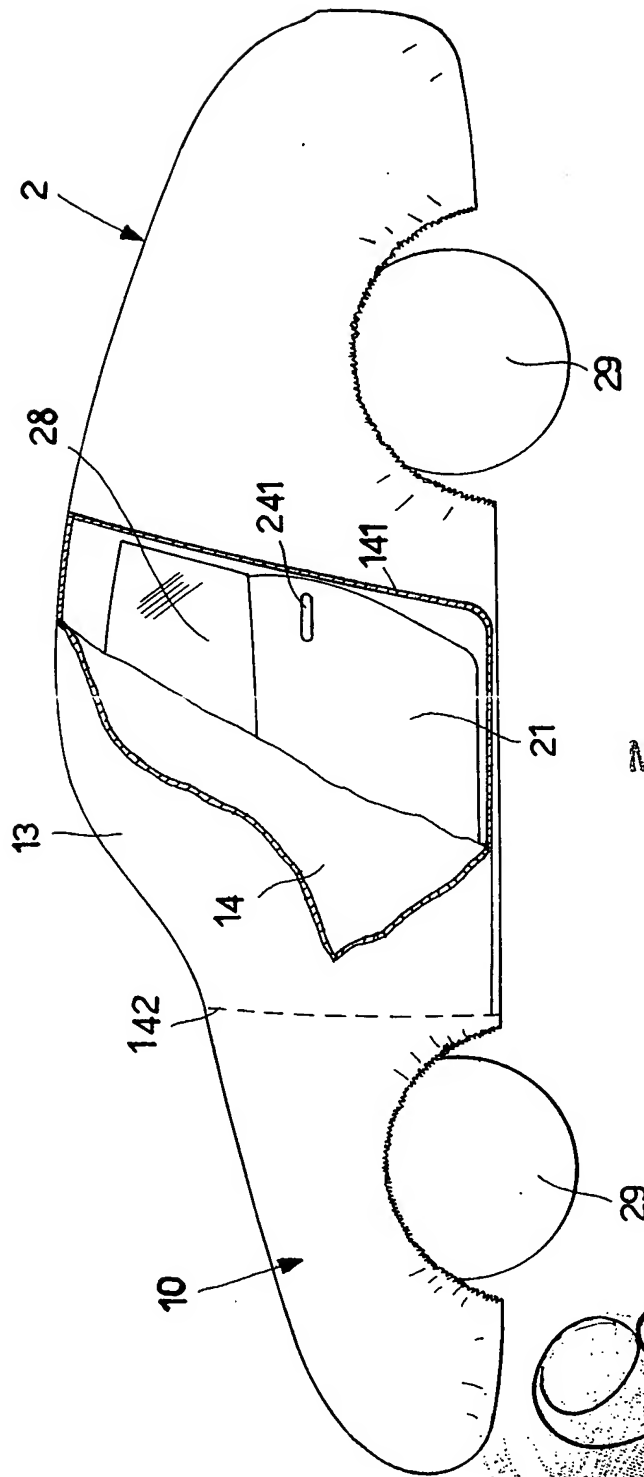


Fig.3

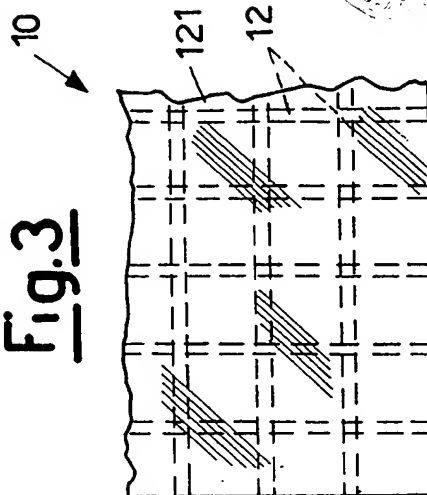
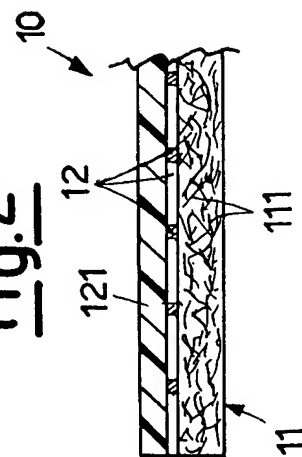
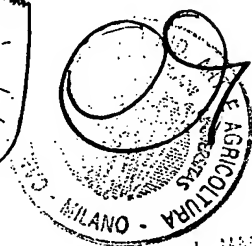


Fig.2



MI 2002 A 0 0 2 3 6 0

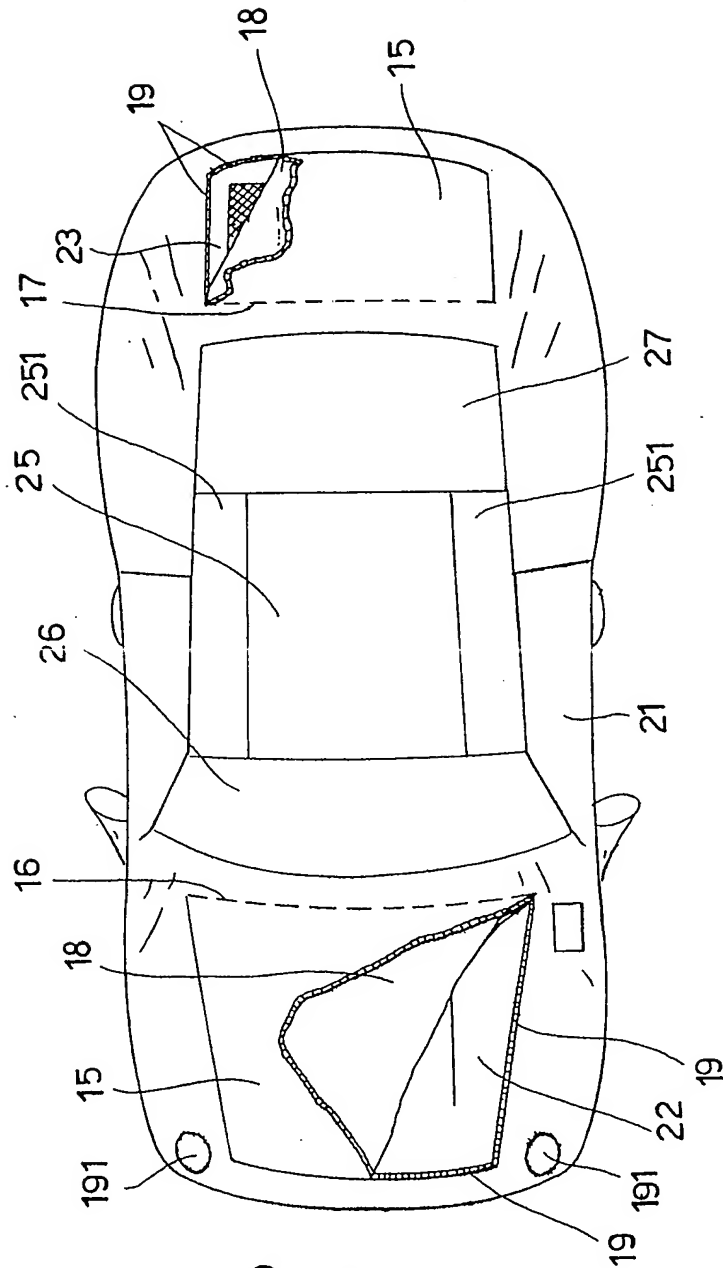


(firm)

R. E. T. (per se e per gli altri)



Fig. 4



MI 2002A 002360

1 MANDATARI

(1° DE)

R. E. T. G. L.

(60: 80 a dei 24-1)

Fig.5

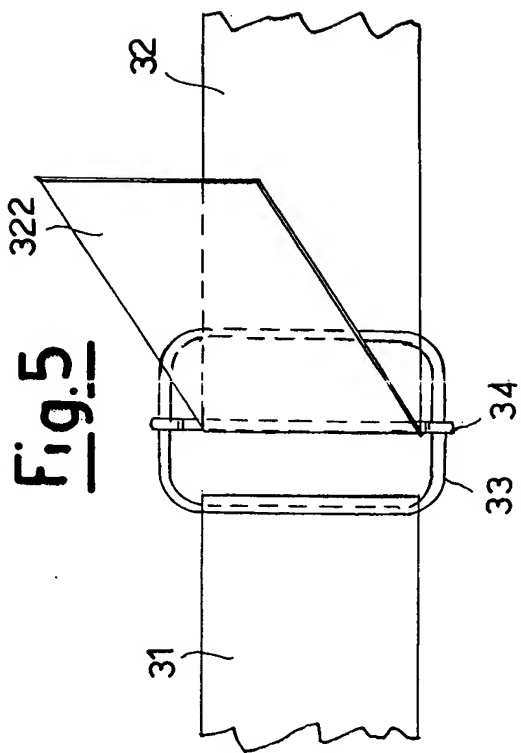
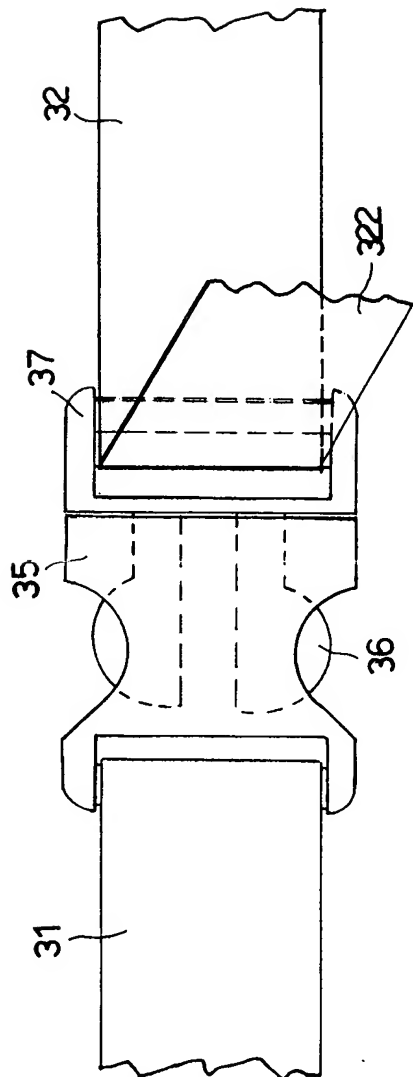
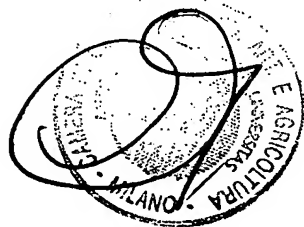


Fig.6



MI 2002A 0 0 2 3 6 0



Stampa
R. E. Tibbini
(per la stampa)